Cette fiche a été réalisée à l'initiative du coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, avec l'appui du Club des Villes Cyclables. À partir d'une expérience locale, elle rend compte de différentes pistes d'action favorables à la sécurité des déplacements et au développement des modes doux.

Généralisation des zones 30 :

l'exemple de Lorient, la ville des « quartiers tranquilles »

Cela ne peut échapper à quiconque passe par Lorient, ne serait-ce que quelques heures : que l'on soit piéton, cycliste, automobiliste ou usager des transports en commun, on se déplace sans stress, le plus souvent de façon confortable et en sécurité. L'agitation habituelle des centres villes semble faire place ici à une tranquillité bien organisée qui surprend heureusement. La mise en place des zones 30 y est pour beaucoup...



Photo Certu

Lorient (61 800 habitants) est l'une des premières villes françaises à s'être engagée dans une politique ambitieuse de généralisation de ses quartiers en zone 30. Après une assez longue période d'expérimentation et de maturation de ce concept, période qui a permis de réaliser puis de tester les aménagements, mais aussi de roder les processus de concertation avec la population, de mise en œuvre et d'évaluation, la municipalité a voté son extension à la totalité du territoire selon un échéancier précis. Elle s'est donné trois ans, de 2007 à 2009, pour finaliser son programme : fin 2009, tous les quartiers de la ville seront donc aménagés en « quartiers tranquilles ».

Cette démarche volontariste est approuvée par les lorientais qui, au fil des années, ont appris à apprécier les atouts de la zone 30. D'autant plus que la cité portuaire, depuis longtemps gagnée aux notions de partage de la rue et de circulation apaisée, a développé en parallèle une politique des déplacements qui, avant l'heure, s'inscrivait déjà dans les principes du développement durable.

C'est dire qu'à Lorient, la zone 30, c'est beaucoup plus que l'application d'un dispositif du Code de la route. C'est presque une philosophie ! C'est une question de bonne conduite, un art de vivre ensemble.

Certu 2008/042





Questions à Olivier Le Lamer,
maire adjoint en charge des déplacements et de la voirie

Comment votre équipe se définit-elle par rapport aux travaux initiés par votre prédécesseur, Serge Morin ? Y a-t-il continuité ?

Bien sûr ! Serge Morin a été le grand instigateur de la zone 30 – puisque le processus a été engagé dès 2005. Ce processus a continué avec la nouvelle équipe, et il se poursuivra jusqu'en 2009. L'aménagement des zones 30 est d'ailleurs déjà réalisé à 70 % environ. Et l'équipe actuelle est déterminée à le mener jusqu'à son terme.

Nous devons à Serge Morin d'avoir été l'ardent défenseur du TCSP (transport en commun en site propre) de Lorient, le Triskell. Ce projet est devenu réalité et les évaluations que nous avons menées nous encouragent à aller plus loin : nous réfléchissons aujourd'hui à poursuivre le réseau vers le nord et le sud de la ville.

Vous insistez sur le fait que l'aménagement des zones 30 est « créateur de lien social ». Qu'entendez-vous par là ?

La rue est un espace public déterminant. Il n'y a pas de volonté de notre part d'exclure la voiture, mais plutôt d'apprendre à partager l'espace. Nous souhaitons fortement « porter » cette vision. Il est évident que les dispositifs mis en place influent sur les comportements, sur l'attention que les usagers de la voirie se portent les uns aux autres. Ils créent de la convivialité. Auparavant, j'entendais souvent dire que les vélos étaient des obstacles à la vitesse des véhicules. La zone 30 résout le problème –puisqu'elle oblige à réduire la vitesse. Les vélos peuvent se placer dans la circulation avec les voitures. On est ainsi dans un véritable partage de la voirie.

Ces dispositifs n'ont-ils pas généré des conflits ?

Je ne veux pas faire de généralisations, mais dans l'ensemble je crois que tout cela est assez bien vécu. Une sorte de compromis s'est établi. La vitesse a été réduite, certes, mais compensée par l'amélioration de la fluidité avec la suppression des feux et leur remplacement par des petits giratoires. Nous cherchons à casser la vitesse sans provoquer d'arrêts. Les automobilistes savent aujourd'hui qu'ils ne vont pas moins vite d'un point à un autre. Par ailleurs, nous avons cherché à éviter les aménagements les plus mal vécus, tels les gendarmes couchés, et à privilégier les effets visuels, notamment en plantant des végétaux qui diminuent le confort visuel horizontal.

Espérez-vous développer d'autres grands projets ?

Nous voulons continuer à aller vers un meilleur équilibre entre les véhicules motorisés, les deux-roues et les piétons, pour établir une forme de cohabitation pacifiée. C'est une tendance lourde aujourd'hui dans la plupart des villes. Pour cela, nous menons une réflexion sur les nouvelles réglementations routières, en particulier la notion de « zones de rencontre ». Celles-ci permettent de limiter encore plus la vitesse –toujours dans l'idée de mieux partager la rue et les espaces publics. Nous nous plaçons en fait dans la réflexion actuelle autour de la démarche du code de la rue.

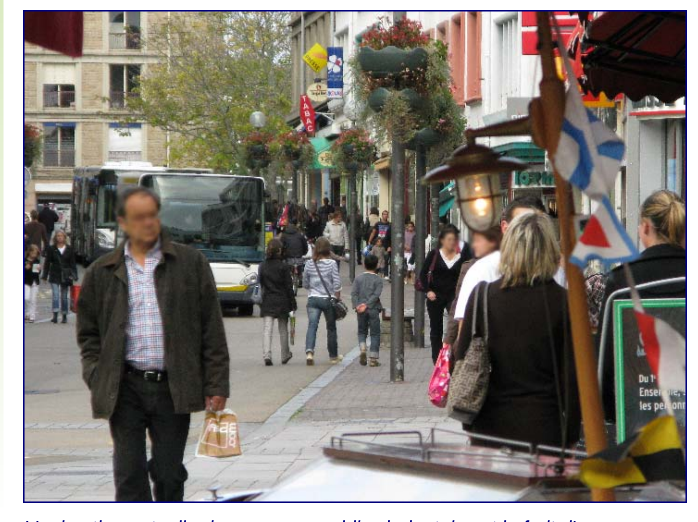
Nous réfléchissons également à la mise en place d'un plan vélo, avec des circuits bien marqués, ainsi qu'à celle d'un plan piéton à l'échelle de la ville. Enfin, nous étudions la possibilité de nous doter d'un système de location de vélo, en complément des dispositifs existants (vélos prêtés aux étudiants et location à la gare d'échange). La plupart sont conçus pour des villes de plus de 100 000 habitants ; nous devons trouver un modèle adapté à la taille de notre ville, trouver une solution économiquement viable… Peut-être via un système de location de longue durée ? Un objectif majeur du mandat est en tout cas de privilégier les modes de déplacements doux pour accéder à l'hyper-centre, notamment en faisant évoluer l'offre de stationnement à la périphérie de celui-ci. On imagine sans mal le potentiel de déplacements vélo-piétons, le confort et la convivialité que cela pourrait générer. C'est ce vers quoi nous voulons aller.

L'histoire d'une démarche pionnière

Pour comprendre l'évolution actuelle de Lorient, il faut remonter au lendemain de la seconde guerre mondiale. Durement touchée par les bombardements et détruite aux trois-quarts, la cité bretonne doit être presque entièrement reconstruite.
À l'époque, les urbanistes rêvent de cités à l'Américaine : ils choisissent de tracer des voies au cordeau, dessinant des rues de douze à quatorze mètres de large qui se croisent à angle droit !

Dans les années 1970-1980, alors que la voiture règne en maître absolu, cette configuration particulière encourage un développement mal maîtrisé de l'automobile : Lorient est devenue une ville où la voiture occupe une place disproportionnée. Le confort automobile et les larges avenues favorisent les excès de vitesse. Les élus, constatant une tendance à la dégradation des conditions de sécurité routière, doivent chercher des solutions pour y faire face. Les piétons, les cyclistes et plus encore les personnes handicapées, particulièrement présentes dans la ville en raison de la proximité du centre de rééducation de Kerpape, ont en effet du mal à trouver leur place sur l'espace public.

Cette situation provoque une réaction des élus : ils comprennent qu'il faut redonner aux personnes à mobilité réduite et, plus généralement, aux usagers vulnérables le droit de cité. Établir un partage plus équitable de la voie publique. Cela implique de limiter la primauté de l'automobile. C'est ce à quoi va s'attacher Lorient dès le début des années 1980. En 1985, la ville est même l'une des toutes premières à adopter un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Dès cette époque, elle s'engage dans une démarche volontariste de développement des modes alternatifs (transports en commun, vélos) et de sécurisation des déplacements.



L'animation actuelle des espaces publics lorientais est le fruit d'une politique constante en faveur des modes doux et de la sécurité des déplacements (Photo Ville de Lorient)

Si bien qu'en 1991, lorsque le Code de la route intègre le dispositif de zone 30, Lorient est déjà prête. La ville commence par traiter les alentours des écoles. Ces premiers aménagements font très vite des envieux… Au fil des années, les zones 30 se multiplient, en priorité autour des établissements scolaires mais aussi dans l'hyper-centre, puis dans les quartiers d'habitation, dans les zones d'activité, de loisirs, etc.

En 2005, un tiers du territoire communal est déjà aménagé en zone 30, les « quartiers tranquilles » restant reliés entre eux par des voies à 50 km/h. La municipalité doit alors faire face à deux problèmes. D'une part, les habitants des secteurs traditionnels réclament de façon de plus en plus pressante que leurs quartiers soient eux aussi aménagés en zone 30. D'autre part, la ville commence à devenir peu lisible pour les automobilistes : les panneaux se multiplient à l'infini entre les quartiers « traditionnels » et les quartiers « tranquilles », entre les zones à 30 et celles à 50 km/h.

D'où la décision, en février 2005, d'inscrire dans le PLU l'extension de la zone 30 à tous les quartiers de Lorient. Une orientation très vite passée à la réalisation puisque l'aménagement sur trois ans de tous les secteurs encore non traités est voté et budgétisé dans la foulée. Lorient est la première ville française de cette importance à avoir osé la généralisation de la zone 30.



Les zones 30 sont quasiment systématiques dans les quartiers résidentiels (Photo Ville de Lorient)

La place des cyclistes

La politique de Lorient en faveur du vélo remonte au début des années 1980, à une époque où celle-ci n'avait pas encore le vent en poupe. Elle s'est poursuivie sans relâche, quelle que soit l'équipe municipale en place. Et avec un certain succès puisque la part du vélo représente environ 10 % de la totalité des déplacements intra-muros, ce qui est trois à quatre fois plus que dans les autres villes françaises réputées cyclables. Or, la généralisation des zones 30 ne peut que renforcer cette option. Nul besoin, en effet, d'aménagements spécifiques dans les quartiers tranquilles, la modération de la vitesse ayant précisément pour objectif de permettre une cohabitation de tous les modes de déplacements. Pour passer d'un quartier à un autre, il faut emprunter une artère à 50 km/h : dans ce cas, il y a presque systématiquement une bande cyclable, voire une piste.

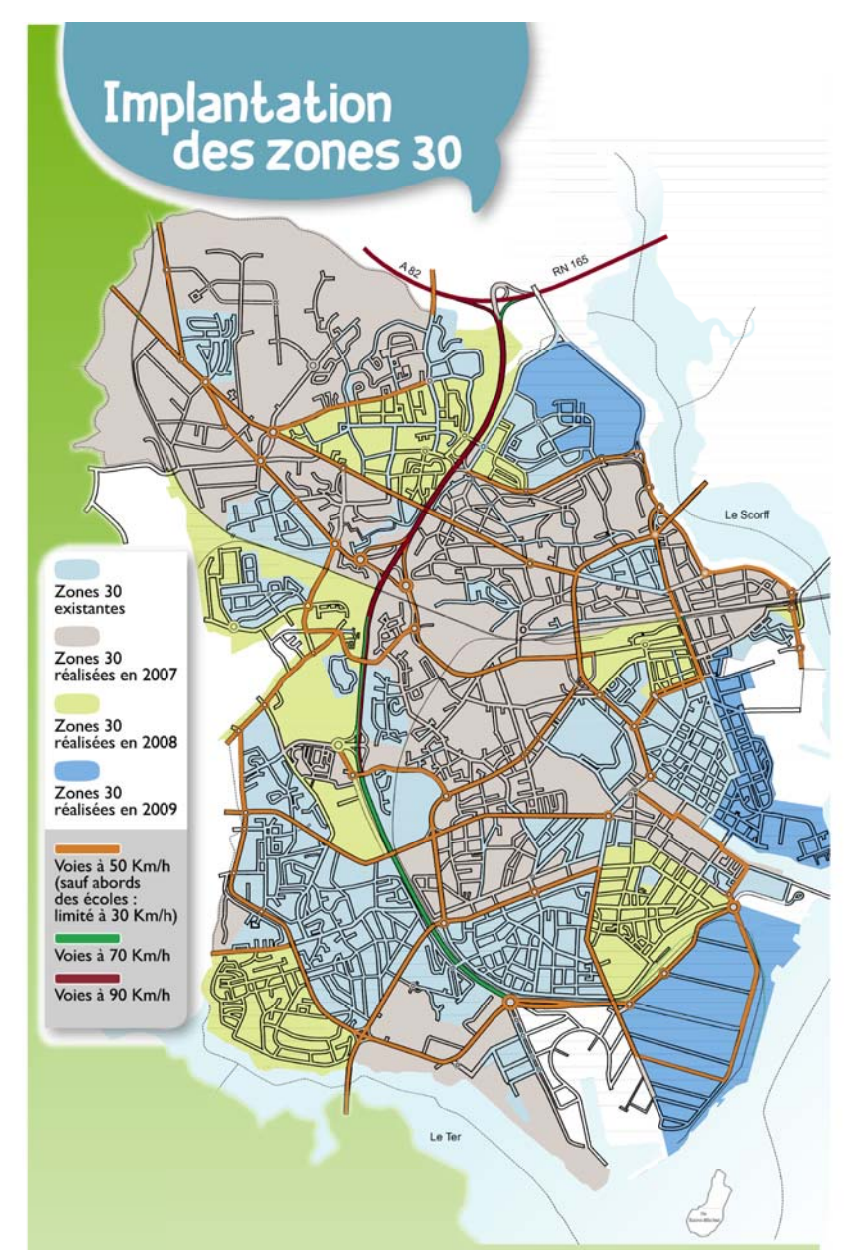
Une autre configuration, spécifique à Lorient, est actuellement expérimentée afin de favoriser la circulation des vélos. Dans cette ville reconstruite après guerre, les artères principales disposent en effet, bien souvent, de vastes espaces latéraux pouvant faire de trois à six mètres de large -il ne s'agit plus alors de simples trottoirs. Pour cette raison, la municipalité a décidé d'autoriser la circulation des cyclistes sur certains de ces espaces latéraux (au moins 3 mètres de large). Les piétons restent prioritaires, mais le cycliste débutant peut y faire son apprentissage sans stress. Olivier Le Lamer, nouvel adjoint au maire de Lorient, compte en tout cas continuer de développer ce dispositif. « *Ce n'est déjà plus une démarche expérimentale, mais quelque chose qui existe et se développe.* »



La généralisation des zones 30 accompagne le développement de l'usage des vélos (Photo Certu)

Par ailleurs, à l'intérieur des zones 30, les « doubles sens » cyclables se généralisent.
Ce dispositif, autorisé par le Code de la route (art. L.411-1) présente l'avantage d'éviter les détours en vélo et de sécuriser les itinéraires; il participe en outre à apaiser la circulation automobile dans les sens uniques où l'on constate parfois des prises de vitesse. Depuis le 30 juillet 2008, un décret stipule même que dans les zones 30 et les zones de rencontre, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf avis contraire et argumenté du maire.

Les élus lorientais cherchent également à développer l'usage des modes doux sur les circuits côtiers : « *pendant longtemps,* explique Olivier Le Lamer, *les espaces côtiers ont été occupés par la Marine, avec une base de sous-marins – aujourd'hui transformée en zone d'activité – et l'arsenal, dont certains espaces ont été rouverts aux Lorientais. Tout le circuit côtier, en lien avec la rade, est en phase de réappropriation. Un des objectifs de notre mandat est de retrouver ce trait côtier au travers de promenades piétons et cyclistes.* »



La généralisation des zones 30 s'inscrit dans la mise en œuvre progressive d'un plan de hiérarchisation cohérent du réseau de voirie (document Ville de Lorient)

Des principes d'aménagements simplifiés

Lorient n'a pas choisi de devenir « zone 30 » sur la totalité de son territoire – elle reste alignée sur le Code de la route qui limite la vitesse en ville à 50 km/h – mais la logique qui prévaut dans la plupart des villes est ici en train de s'inverser : dès la fin 2009, la vitesse sera limitée à 30 km/h sur la majeure partie des voies, seules quelques voies inter-quartiers conservant la limitation à 50 km/h. Il est essentiel de comprendre que c'est l'objectif de généralisation des zones 30 qui a amené les services techniques à adopter des principes d'aménagement simplifiés. De fait, quand on programme l'instauration de la zone 30 sur l'ensemble des quartiers de la ville, il n'est pas possible de prévoir des aménagements partout ! Dans certaines configurations, cela peut se traduire par des interventions très modestes, voire pas d'aménagements du tout.

Pour boucler son plan de généralisation des zones 30 dans les délais impartis, Lorient a donc choisi l'efficacité à moindre coût.

- D'abord, la lisibilité. Il est essentiel que les automobilistes sachent dans quel environnement ils circulent et donc, quelles règles ils sont tenus de respecter. Pour cela, outre la signalétique obligatoire prévue dans le Code de la route – un panneau d'entrée et de sortie de zone 30 – toutes les « portes » sont marquées par une bande rugueuse en faux pavage de résine, très résistant, qui barre la chaussée sur presque toute sa largeur, dans laquelle sont inscrits en lettres géantes des « 30 ». Cette bande est à la fois bien visible et sonore… et non dangereuse pour les deux-roues.

Les cheminements piétons

Non seulement les personnes qui doivent se rendre au cœur de Lorient sont incitées à prendre les transports en commun (800 bus par jour desservent le centre-ville), mais on encourage les automobilistes à laisser leur voiture au parking (6 500 places de parking gratuit). D'une part, des zones de stationnement à rotation ont été installées à la périphérie, avec une visée clairement dissuasive. D'autre part, un stationnement gratuit est proposé dans l'hyper-centre pour limiter les flux des voitures en recherche de places. Cette politique du stationnement a abouti à une augmentation très sensible du nombre de piétons en ville. Pour encourager ce phénomène, la municipalité a d'ailleurs prévu la mise en place de panneaux qui les guideront sur des itinéraires adaptés, avec temps de parcours précisés. Mais toutes ces indications sont déjà disponibles sur des plans distribués dans tous les parkings.



L'apaisement de la circulation et le contrôle du stationnement profitent aux piétons et à l'animation du centre-ville (Photo Certu)



La priorité à droite est une règle simple et efficace pour apaiser les vitesses dans les quartiers (Photo Ville de Lorient)

- Autre point fort : la priorité à droite est rétablie. La priorité à droite est la règle de base, quelle que soit l'importance respective des axes qui se croisent. « *Au début, cela surprend ceux qui viennent d'ailleurs, mais ils s'y font vite et c'est très efficace pour calmer les vitesses.* »

L'application de ces deux principes de base suffit bien souvent lorsque les rues à aménager en zone 30 ne sont ni très larges ni très « circulées » et ne présentent pas de point noir pour la sécurité des piétons et des cyclistes. Mais dans certains cas, cela reste très insuffisant et on a choisi des aménagements qui marquent plus nettement l'ambiance, voire qui sont franchement contraignants pour les automobilistes :

- Si les carrefours à feux tricolores sont supprimés progressivement, souvent remplacés par des giratoires compacts, de petits giratoires franchissables font également partie de la panoplie. Les aménageurs y ont volontiers recours car ils sont peu coûteux et contribuent à apaiser la circulation.
- La réduction de la chaussée reste un principe majeur pour obtenir une réduction des vitesses. Mais il existe divers moyens pour y parvenir. L'un des plus simples consiste à installer des places de stationnement alterné de façon à créer des chicanes. Le coût est modeste et cela change l'ambiance.
- Pour « casser » les perspectives qui favorisent la vitesse, le recours aux végétaux a été largement utilisé, d'autant plus que cela embellit la ville. Des milliers d'arbres ont ainsi été plantés dans les rues de Lorient pour ralentir les véhicules.

Le Triskell, priorité aux transports en commun

Cap l'Orient, la Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient, regroupe dix-neuf communes qui génèrent de multiples déplacements quotidiens. Pour freiner l'inflation du trafic automobile et répondre aux besoins de la population tout en restant dans le cadre d'un développement durable, il fallait doter les «Cap l'Orientais» d'un transport collectif sûr, rapide, confortable. La première branche du « Triskell », nom donné au service de bus en site propre de l'agglomération, a été définitivement mise en service en octobre 2007, date à laquelle le pont « des Indes » a permis aux villes de Lorient et de Lanester d'être reliées par un nouveau franchissement du fleuve Le Scorff. Cet ouvrage a été conçu pour y faire passer en priorité « le Triskell » et, grâce à ses larges trottoirs, offrir aux piétons et aux personnes à mobilité réduite une circulation sûre, accessible et confortable.

En centre-ville, cette inauguration a été précédée d'un réaménagement complet de l'avenue Anatole France. Des sept files de circulation qui existaient en 2001, il n'en reste plus que quatre, dont deux réservées aux bus qui disposent ainsi aux stations de quais confortables pour assurer la montée et la descente des voyageurs.



Avenue Anatole France, le respect de la zone 30 permet une cohabitation sans heurt (Photo Ville de Lorient)

Les piétons circulent sur de vastes plateaux traversants pavés, Les cyclistes, eux, ayant droit de circuler où ils le souhaitent.

Il faut préciser que les bus et les vélos ont la priorité sur les autres véhicules motorisés... ce qui a posé quelques problèmes aux aménageurs sur les carrefours giratoires. Pour éviter la contrainte de la priorité aux véhicules qui roulent sur l'anneau, ils ont innové et ont inventé des carrefours en demi-lune qui permettent aux bus du Triskell de conserver leur priorité.

De même, les aménageurs ont cherché une solution qui ne risque pas de bloquer la circulation automobile. Plutôt que d'opter pour un système de feux tricolores qui aurait intégré des temporisations liées à la détection des bus (le Triskell représente un faisceau de lignes sur un axe prioritaire et les bus peuvent parfois se suivre en file...), leur choix s'est porté sur de simples « Cédez le passage » qui offrent plus de souplesse.

« Je commençais chaque réunion publique avec les riverains par ces mots :
j'ai des idées, des arguments, de l'expérience, mais vous aussi, vous avez les vôtres. Vous allez nous expliquer vos contraintes. Ensuite, nous chercherons un terrain d'entente... car nous sommes condamnés à nous mettre d'accord. »

Un élu

« L'un des freins aux aménagements, c'est, de façon récurrente, le stationnement.
Lors de la première réunion, c'est souvent sur ce point-là que ça coince. Il y en a d'autres, bien sûr – notamment la pertinence des « doubles sens » cyclables. Mais une fois ces sujets dépassés, en général, on peut avancer. »

Un membre des services techniques

« Souvent, les riverains, par souci de sécurité, demandent que la vitesse soit partout limitée à 30 km/h dans leur quartier.
Il faut alors les convaincre que ce n'est pas nécessaire partout, que l'on peut conserver quelques artères à 50 km/h sans dégrader la sécurité des piétons et des cyclistes, quitte à réduire la vitesse à 30 km/h sur certains tronçons, ce qui est systématique, de toutes façons, aux abords des écoles. En général, on leur propose de faire le test – rouler à 30 km/h sur ces artères – avant de réexaminer la question... Et la plupart du temps, à la réunion suivante, ils conviennent que 50 km/h, sur telle artère, c'est la bonne vitesse. L'important, c'est que rien ne soit imposé, que l'on prenne le temps de dialoguer... »

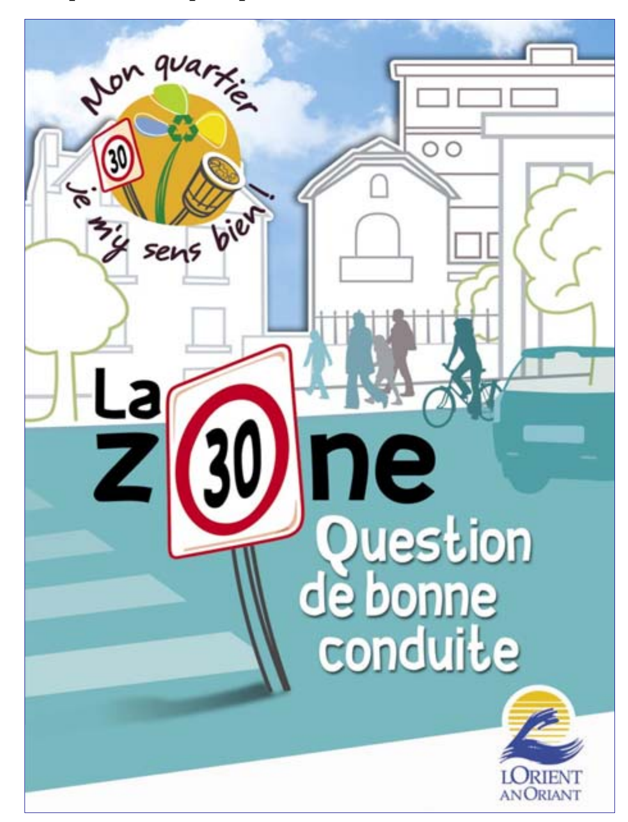
Un élu

Des groupes de travail très impliqués dans les projets

Avec la décision de généraliser les zones 30, la procédure de concertation est devenue encore plus structurée.
La ville a été découpée en six grands quartiers; dans chacun d'eux, une assemblée générale a été organisée, mobilisant environ un millier de personnes à chaque fois. L'équipe municipale est alors venue exposer ses projets pour le quartier, évoquer l'aménagement des futures zones 30 en précisant les moyens envisagés.
Dans chacune de ces réunions, des volontaires, parmi l'assistance, ont été invités à s'inscrire aux groupes de travail – un par quartier – chargés de participer à l'élaboration du plan zone 30 avec les élus et les services techniques de la ville. D'abord formés aux principes de base des zones 30, ces volontaires ont ensuite «planché» sur des problèmes précis : la lisibilité des zones 30, la possibilité de conserver les voies de circulation inter-quartiers à 50 km/h, etc.
Les projets ainsi élaborés, en concertation étroite entre l'équipe municipale et la population, ont été présentés et validés dans chaque quartier puis votés à l'unanimité par le Conseil municipal. Avantage de la méthode : lorsque les aménagements sont mis en place, les riverains se sentent partie prenante. Ils savent que ce n'est pas une décision de technocrates mais le fruit d'un véritable échange où leurs besoins spécifiques sont pris en compte pour autant qu'ils ne vont pas contre l'intérêt général. Cela donne une force incontestable aux réalisations.

Tout commence par la concertation…

À Lorient, le moindre projet d'aménagement et a fortiori toute création d'une zone 30 commence systématiquement par une concertation. Rien ne se fait sans que la population soit informée, associée, écoutée. C'est l'un des points forts, un élément moteur de la démarche car plus le projet est partagé, plus ses chances de réussite sont garanties. Ces concertations, aujourd'hui parfaitement rodées, contribuent pour beaucoup au succès des aménagements réalisés, au fait qu'ils sont compris et acceptés par les habitants.



Chaque ménage lorientais a reçu un dépliant présentant la démarche municipale en matière de zone 30 (Document Ville de Lorient)

Cette implication des habitants dans la démarche a permis peu à peu de modifier la donne : si, au départ, les projets de zone 30 sont venus des élus, ils ont de plus en plus souvent été sollicités par les habitants eux-mêmes, ceux des quartiers non aménagés regardant avec envie les quartiers déjà aménagés en zone 30. Le phénomène a tant et si bien fait « boule de neige » qu'il a fini par amener la municipalité à lancer son plan d'extension des zones 30 à l'ensemble des quartiers de la ville.

Naturellement, tout projet de nouvel aménagement s'appuie, comme il se doit, sur un diagnostic le plus objectif possible (à partir d'une analyse des relevés d'accidents[1] sur les cinq ou dix années précédentes, d'une analyse des flux et des mesures de vitesses), mais, quelle que soit son importance,

1 Fichiers BAAC.

la municipalité déclenche une procédure préalable de concertation avec la population. Celle-ci va se poursuivre jusqu'à la mise en œuvre de l'aménagement et même au-delà, pour son évaluation et, le cas échéant, pour son amélioration.

La communication, au cœur de la démarche

La concertation systématique avec la population a, certes, contribué à familiariser les Lorientais avec la politique de déplacements menée par la ville. Mais lorsqu'il a été acquis qu'à brève échéance, les zones 30 ne seraient plus l'exception dans une ville à 50 km/h, qu'au contraire, la norme deviendrait le 30 km/h et le 50, une exception réservée à quelques artères, l'équipe municipale a décidé d'accompagner ce plan d'une vaste campagne d'explication : « La zone 30, Question de bonne conduite ».

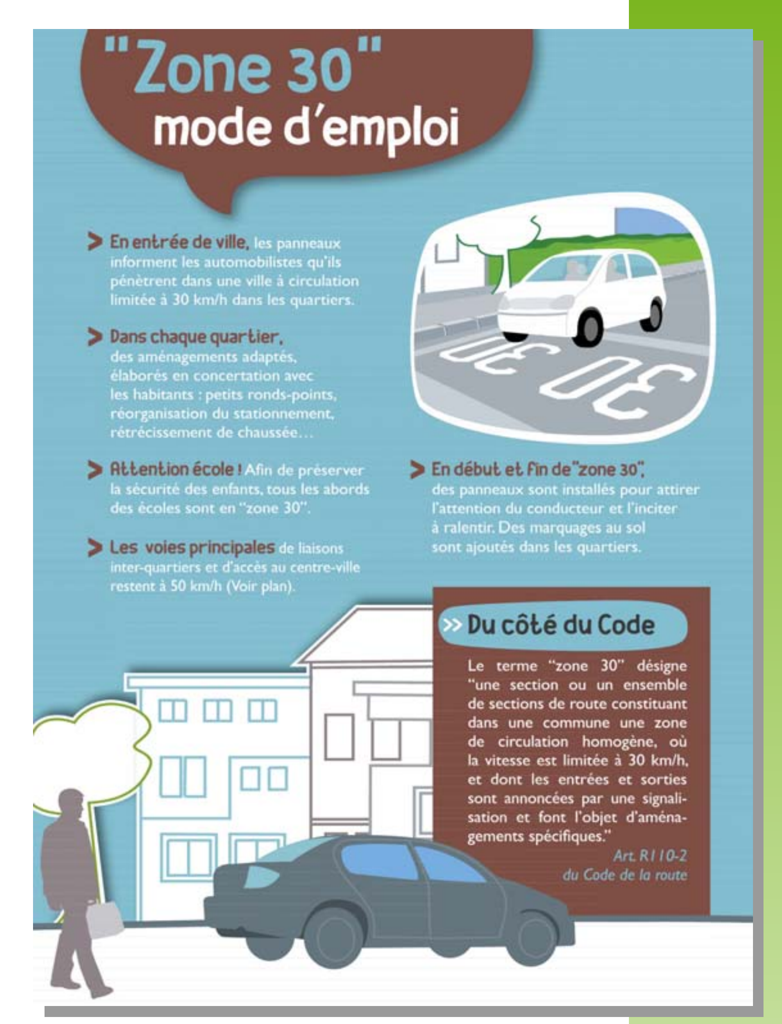
Celle-ci est d'autant plus visible qu'elle s'intègre dans une campagne de communication plus vaste sur la qualité de vie à Lorient, les deux autres volets traitant du tri des déchets et de la propreté. Mais les trois volets jouent bien sur le même registre et développent le même thème : « Mon quartier, je m'y sens bien ».

Le message est transparent : un quartier à 30 km/h, c'est un quartier tranquille, un quartier où l'on vit bien ! De nombreuses affiches l'affirment haut et fort à la population et renvoient à un numéro vert pour plus d'informations. Par ailleurs, un petit dépliant coloré et très pédagogique a été très largement diffusé pour présenter la démarche de mise en « zone 30 » de tous les quartiers d'ici à la fin 2009. La ville s'engage clairement : un plan indique les secteurs restant à aménager, année par année, laissant apparaître les voies qui demeureront à 50 km/h (sauf aux abords des écoles, où la limite à 30 km/h a été systématisée depuis 2007), voire à 70 ou 90 km/h pour la voie rapide qui traverse la ville en site propre.

Les principaux atouts de la zone 30 – plus de sécurité, plus de fluidité, moins de bruit – sont rappelés succinctement, mais précisément, avec des données chiffrées sur les distances de freinage à 50 km/h et à 30 km/h, sur le nombre de décibels gagnés lorsque les vitesses diminuent de 25 %, sur les effets positifs en termes de réduction des bouchons.

Un volet « Mode d'emploi » permet de se rafraîchir la mémoire avec un extrait du Code de la route définissant le terme « zone 30 » et avec une brève énumération des principales caractéristiques de ce dispositif : panneaux d'entrée de zone 30 et marquages au sol, aménagements spécifiques (petits ronds-points, stationnement, rétrécissement de chaussée), etc.

Bien entendu, lors de cette campagne de communication, la presse locale a été largement



L'idée qui prévaut ici, c'est qu'il vaut mieux expliquer et convaincre que d'imposer... (Document Ville de Lorient)

mise à contribution pour informer la population. Pendant des mois, les journaux ont publié des dossiers très complets sur la politique de la ville en matière de déplacements et y reviennent régulièrement, que ce soit pour la mise en place du plan Zone 30, pour les aménagements cyclables ou pour l'ouverture de la ligne de bus Triskell. Des forums et des débats publics ont également été organisés dans les quartiers. Aujourd'hui, si tous les lorientais ne sont pas capables de disserter sur les grands enjeux des déplacements urbains au XXIe siècle, la plupart savent en tout cas ce qu'ils sont en train de gagner en matière de sécurité, d'efficacité ou de qualité environnementale avec la généralisation de leurs quartiers en zones 30.

« Si un aménagement n'est pas assez efficace, on y revient ! »

À Lorient, les aménageurs ne prétendent pas avoir la science infuse. Ils n'hésitent pas à revenir sur un projet lorsque celui-ci semble ne pas répondre totalement à l'objectif qui était fixé au départ. Lorsqu'une nouvelle zone 30 voit le jour, il faut d'abord laisser aux usagers le temps de s'y habituer, de prendre leurs marques. Ce n'est

Certu

Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

qu'ensuite que le bilan peut être lancé : des contrôles permettent d'évaluer l'efficacité du dispositif et, le cas échéant, de le compléter pour améliorer son efficacité ou pour gommer un défaut.

Il arrive aussi que la mairie soit saisie de doléances des riverains – le plus souvent parce qu'ils estiment que la limitation de vitesse n'est pas suffisamment respectée. Les services compétents programment alors des relevés des vitesses et des flux sur la ou les rues concernées afin d'avoir une vision objective des plaintes. Si les comptages effectués confirment la régularité des abus signalés par les habitants, le commissariat de police peut intervenir en exerçant des contrôles particuliers. Mais la logique de la démarche lorientaise en la matière fait que les services ont plutôt tendance à se remettre au travail pour essayer de comprendre ce qui n'a pas fonctionné. Ils reprennent alors tout le processus du diagnostic-projet-concertation qui précède la mise en place d'un nouvel aménagement. C'est cette grande souplesse, ce travail sur-mesure – « de la dentelle », confiait il y a peu un responsable – qui permet à la ville d'avoir des aménagements vraiment efficaces.

Coûts limités

À Lorient, la politique de généralisation des « Quartiers tranquilles » a nécessité une gestion particulièrement économe : autant que possible, la mise en œuvre des zones 30 est planifiée et menée à l'occasion de travaux d'entretien de la voirie et de sécurité routière pour lesquels la ville dispose d'un budget annuel (ici, il représente environ 500 000 euros). Une façon de limiter les dépenses au maximum.

Pour les opérations exceptionnelles, la ville doit cependant prévoir un budget particulier. Ainsi, de 2003 à 2007, lorsque le programme sur quatre ans de mise en zone 30 des abords de toutes les écoles avait été lancé, un budget annuel spécial de 70 000 euros avait été accordé. De même, lorsque la décision de généraliser en trois ans la démarche de zone 30 à l'ensemble des quartiers a été adoptée, une enveloppe de 300 000 euros a été votée (50 000 euros pour la campagne de communication, le reste de la somme étant consacré au marquage au sol et aux panneaux).

Vers une redéfinition de la zone 30

En programmant l'extension de la zone 30 à tous ses quartiers, Lorient s'est incontestablement posée en précurseur. La démarche engagée par la cité bretonne s'intègre en effet parfaitement bien dans le nouveau cadre réglementaire apporté par le décret 2008-754 de juillet 2008. Celui-ci, en créant la zone de rencontre, modifie la définition de la zone 30 et lui offre, d'une certaine façon, un nouveau statut et une meilleure lisibilité.

La zone de rencontre est une notion neuve dans le Code de la route. C'est une zone où la priorité est donnée aux piétons sur la circulation automobile, sans la moindre ambiguïté. D'où la réduction de la vitesse pour les véhicules à moins de 20 km/h. Dans la plupart des cas, la mise en place d'une zone de rencontre nécessitera des aménagements contraignants car sa lisibilité doit être évidente : le conducteur doit comprendre spontanément que le piéton est prioritaire ; la chaussée doit s'effacer au profit des circulations douces, dans un environnement aussi convivial que possible. Les aménagements seront *a priori* plus importants et donc plus coûteux que pour la zone 30.

La zone 30 version 2008 apparaît de ce fait plus clairement comme un espace où l'on recherche l'équilibre entre les fonctions de circulation et les fonctions de vie locale, en utilisant la modération de la vitesse comme moyen d'action. L'article R110-2 précise que « […] les entrées et sorties de la zone 30 sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse. ». Cet objectif ne nécessite pas forcément des aménagements très lourds ; ceux-ci peuvent être modestes tout en étant efficaces. C'est ce qu'a compris Lorient et ce que la ville est en train de mettre en œuvre.

Rédaction :
Arlette Chabrol

Contacts:
• Olivier Le Lamer, adjoint au maire, délégué aux déplacements, à la voirie et à la circulation.
• Jean-Michel Herry et Jean-Marc Le Goff, direction des services techniques de la mairie de Lorient.

Pour en savoir plus :

• un numéro vert (appel gratuit depuis un poste fixe) : 0 8000 56100
• le site de la ville de Lorient : www.lorient.fr
• le site de Cap l'Orient, la communauté d'agglomération du pays de Lorient : www.caplorient.com
• le site des transports en commun de Cap l'Orient : www.ctrl.fr

Pour aller plus loin :

• Villes&Vélo n°35, sept-oct 2008, Dossier *« Ville plus sûre, quartiers tranquilles : la démarche de Lorient »*
• Ouvrage CERTU : *« Zones 30, des exemples à partager »*
• Fiches CERTU : *« Les zones de circulation particulières en milieu urbain »*; Fiche Vélo n°6 *« Les double-sens cyclables »*

